Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Vragen gesteld door de leden der Kamer

2016Z04943

Vragen van het lid **Bruins** (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de intercity Dordrecht–Breda* (ingezonden 9 maart 2016).

Vraag 1
Heeft u kennisgenomen van de brief van de burgemeester van Dordrecht namens het Drechtstedenbestuur en mede namens de portefeuillehouders verkeer van Zuid-Holland, Noord-Brabant, Breda en regio Alblasserwaard/Vijfheerenlanden over de spoorbediening Dordrecht–Breda?[1] Herinnert u zich de motie Hachchi/Smaling?[2]

Vraag 2
Klopt het dat er om op tijd te zijn voor de dienstregeling 2017 die in december van dit jaar ingaat, binnen een week een besluit nodig is over de dienstregeling Dordrecht–Breda? Toetst u dit besluit alleen aan de concessie voor het hoofdrailnet of ook aan de aangenomen motie?

Vraag 3
Waar heeft de in de motie gevraagde inzet van u voor het behoud van de intercity tussen Dordrecht en Breda uit bestaan? Welke oplossingen zijn door u aangereikt die uitzicht bieden op behoud van de intercity? Welke oplossingen zijn door NS aangereikt? Kunt u per oplossing aangeven waarom deze niet gekozen is of niet verder onderzocht is?

Vraag 4
Klopt het dat de regio tot op heden van u en NS geen rapportages over technische haalbaarheid van dienstregelingsvarianten of alternatieven heeft ontvangen en dat van door de regio aangedragen ideeën alleen is gesteld dat deze niet inpasbaar zijn? Deelt u de mening dat de regio op basis hiervan varianten niet zelf kan (laten) toetsen?

[1] Brief d.d. 7 maart 2016
[2] Kamerstuk 34 300 A, nr. 51

Vraag 5
Klopt het dat nu alleen nog wordt gesproken over een intercity pendel 1x per uur? Klopt het daarnaast dat uw inzet voor een dergelijke intercity pendel direct gekoppeld is aan een verzoek tot cofinanciering aan de decentrale overheden?

Vraag 6
Bent u bekend met de uitkomst van de door de regio uitgevoerde quickscan kosten-batenanalyse dat het vervallen van de intercityverbinding Dordrecht–Breda alleen al door de langere reistijden van verbindingen vanaf station Dordrecht jaarlijks ten minste 1,5 miljoen euro maatschappelijke kosten als gevolg heeft (exclusief gevolgen voor voor- en natransport en exclusief verslechteringen voor andere stations in de regio)? Deelt u de mening dat een deel van deze kosten neerslaat in de regio en dat een verslechterde bediening op de corridor Dordrecht–Breda ook gevolgen heeft voor het rendement van investeringen in het regionale OV-systeem en de Merwede Lingelijn?

Vraag 7
Klopt het dat NS als gevolg van de snellere route voor de intercity Den Haag–Eindhoven per saldo over de Moerdijkbrug circa tien procent reizigersgroei verwacht en dat dit voor NS extra baten oplevert?

Vraag 8
Wat vindt u er van dat NS ondanks deze extra baten op bovenregionaal niveau geld van de regio vraagt voor behoud van de intercity? Bent u bereid de totale optelsom van kosten en baten van verschillende varianten van de nieuwe dienstregeling in vergelijking met de huidige dienstregeling voor de hele corridor Den Haag–Eindhoven inzichtelijk te maken?

Vraag 9
Kan de regio een bijdrage van NS of van u als concessiebeheerder vragen ter compensatie van het lagere rendement van regionale investeringen in het regionale OV-systeem zoals de Merwede Lingelijn als NS de dienstregeling verslechterd? Zo nee, deelt u de mening dat er momenteel bij dit soort discussies over de regionale gevolgen van dienstregelingwijzigingen op het hoofdrailnet geen sprake is van een gelijk speelveld tussen regio's en NS en wat gaat u daaraan doen?

Vraag 10
Klopt het dat de resterende sprinters in de voorgestelde dienstregeling in Breda geen snelle overstap bieden op de intercity's richting Eindhoven zodat de reistijd op de corridor Dordrecht–Eindhoven verder verslechterd? Bieden de voorgestelde alternatieve intercity's wel een goede aansluiting in Breda?

Vraag 11
Klopt het dat door NS ook een drietreinenmodel is voorgesteld met een zonetrein (sprinter die stations overslaat) maar dat deze afgevallen is vanwege de onregelmatige dienstregeling? Is ook een viertreinenmodel met twee sprinters en twee zonetreinen onderzocht dat dit bezwaar kan ondervangen?

Vraag 12
Bent u bereid om op korte termijn tot concrete afspraken te komen over een tijdelijke oplossing voor behoud van een intercity Dordrecht–Breda en daarnaast over het toekomstig lijnennet Dordrecht–Breda en de termijn waarop dit eindbeeld wordt gerealiseerd? Bent u bereid voor deze toekomstige lijnvoering niet alleen te kijken naar een pendel intercity Dordrecht–Breda maar ook breed te kijken naar mogelijke nieuwe diensten in aanvulling op de sprinter die extra reizigers kunnen trekken zoals een van de volgende opties:
– Intercity Breda-(Prinsenbeek)–Dordrecht–Blaak–Rotterdam–Utrecht–Groningen;
– Intercity Breda-(Prinsenbeek)–Dordrecht–Blaak–Rotterdam–Leiden;
– Intercity Den Bosch–Tilburg–Breda-(Prinsenbeek)–Blaak–Rotterdam of;
– Zonetrein Den Bosch–Breda–Dordrecht?